

АССЕНИЗАТОРЫ

«...И НАКОНЕЦ – ЗНАМЕНИТАЯ ГОВНОВОЗКА, ПО-НАУЧНОМУ – «АСМ-2». НЕСМОТЯ НА НИЗМЕННОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ, ВОДИТЕЛИ АСМ БЫЛИ СВОЕГО РОДА ЭЛИТОЙ. СВОБОДНЫЙ ГРАФИК – ВО-ПЕРВЫХ. ПРОФЕССИЯ ПО-НАСТОЯЩЕМУ НУЖНАЯ ЛЮДЯМ – ЭТО ВО-ВТОРЫХ. ПЕРЕВЕЗТИ МЕБЕЛЬ, СЕНО, БРИГАДУ РАБОЧИХ МОЖНО НА ЛЮБОЙ МАШИНЕ. А ВОТ ЕСЛИ АССЕНИЗАЦИОННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ОБЪЕДЕТ ТЕБЯ СТОРОНОЙ, ПОТОМ НАПЛАЧЕШЬСЯ. БОЛЬШИХ ДЕНЕГ СТОИЛО УСТРОИТЬСЯ РАБОТАТЬ НА АСМ...»
АЛЕКСЕЙ КАМЕНСКИЙ, ГАЗЕТА РУ.

Александр НОВИКОВ, фото автора и из архива автора



Ассенизационный автомобиль на шасси ГАЗ-ММ отсасывает нечистоты у барачных Ленинградского ГУЛага, фото 1939 г.

Когда я приходил из школы и садился обедать, мимо окна проезжала «говенная бочка» – ассенизационный автомобиль АСМ-1 на шасси ЗИС-5. Уже тогда подобные машины были редкостью, поэтому я вскакивал из-за стола, хватал фотоаппарат и мчался к «сливной станции» у фабрики игрушек в надежде сфотографировать четырехколесную диковину. Но меня постоянно ждала неудача: когда я подбегал к станции, ассенизационный ЗИС-5, опорожнившись, вырливался на дорогу. Фотографи-

ровать движущийся автомобиль я принципиально не хотел.

И в один дождливый день в самом начале апреля 1964 г. фортуна мне улыбнулась, видимо, за настойчивость. Я как всегда пришел из школы, сел обедать. И как всегда, мимо окна промчалась «говенная бочка». Я тут же лишился аппетита, влез, не расшнуровывая, в ботинки, и стремглав бросился к месту слива. Когда я подбежал, ассенизационный автомобиль стоял неподалеку от станции, а его водитель в промас-

ленной телогрейке копался в моторе. Через некоторое время он закрыл капот, вставил заводную ручку в храповик и с выдающимся артистизмом провернул несколько раз коленчатый вал. Двигатель заурчал, шофер прыгнул в кабину, хлопнул дверцей, и в этот момент я спустил затвор. Хотел сделать еще несколько кадров, но автомобиль уже набрал скорость... Больше ассенизационного ЗИС-5 я никогда не видел. Скорее всего, его списали, а водитель пересел на новенький АСМ-3.



Насосная ассенизационная машина ЦН-15 на шасси ЗИС-5 обрабатывает канализационный колодец на Невском проспекте в Ленинграде, фото 1940 г.

АКТУАЛЬНОСТЬ ВОПРОСА

Назначение ассенизационных машин — удаление содержимого выгребных ям. Их использовали (и используют) в поселках и городках, не имеющих канализационной сети. Проще говоря, для опорожнения ямы, над которой стоит туалет. Имелась даже общесоюзная схема постройки «нужника» в задней части участка и несколько типовых проектов. Позади дома рыли яму глубиной 1,5 м, стенки укрепляли досками или даже кирпичной кладкой, затем ее закрывали досками с «толчком», а сверху устанавливали деревянную кабину с одним или двумя отделениями, (Ну, положим, «кабину с толчком» на яму ставили в сборе... — ред.) в зависимости от

того, где строился туалет — на частных сотках или у многокомнатного барака. Кстати, именно это сооружение и сегодня в нашей стране именуют «удобствами во дворе».

С конца 20-х и до 60-х годов прошлого века очень большая часть советского народа жила в бараках. Поэтому деревянные туалеты существовали в городах и селах могучего и нерушимого Союза повсеместно. Правда, очистка сельского сортира посредством ассенизационного автомобиля даже во «времена застоя» простому советскому человеку была не по карману. В 1966 г., например, за механизированную очистку сортира на садовом участке при помощи АСМ-2 приходилось выкладывать 15 руб. За такие де-

ньги почтальону приходилось почти всю неделю разносить письма. С распространением биотуалетов актуальность ассенизационных автомобилей резко возросла: очистка одной биокабины сегодня стоит 2000 руб.



Поля орошения где-то под Пулковом. Наконец-то можно по-настоящему опорожнить цистерну. Машина ЦН-15, фото 1940 г.



Ассенизационные автомобили впервые появились в Германии: еще в 10-х годах прошлого века «говенные бочки» стали монтировать на шасси «Бенцев», «Мерседесов», «Манов», «Круппов», «Хеншелей» и других грузовиков. Разнообразные по конструкции и грузоподъемности, ассенизационные автомобили строились и в США. Оборудование обычно монтируют на стандартное грузовое шасси, а сами ассенизационные цистерны, подразделяют на насосные и безнасосные. И те, и другие выполняют три основных

Та самая безнасосная ассенизационная машина АСМ-1 на шасси ЗИС-5, так возбудившая воображение автора в детстве. Снимок сделан 1 апреля 1964 года, неподалеку от МКАД. На заднем фоне — деревянная крыша городской сливной станции

операции: наполнение цистерны жидкими отбросами, их транспортировка и выгрузка. Ассенизационная цистерна наполняется пневматическим способом — за счет разрежения в цистерне, которое создает вакуумный насос (в насосных машинах) или всасывающий коллектор двигателя автомобиля (в безнасосных машинах).

ЦН-15, АСМ-1 И ДРУГИЕ РАННИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ.

Очень распространенная в конце 40-50-х годов насосная ассенизационная машина ЦН-15 на шасси ЗИС-5 состояла из цистерны, промежуточного бачка (отстойника), четырехходового крана, маслоуловителя, вакуумного насоса и коробки отбора мощности. Цистерна изготавливалась из листовой стали, имела цилиндрическую форму и сферические днища. Для предохранения от коррозии, вызываемой ядовитым содержимым, внутренняя её поверхность покрывалась асфальтовым лаком, а наружная — масляной краской. Внутри цистерны имелись перегородки для гашения гидравлических ударов от волн, возникающих при движении.

Для удобства внутреннего осмотра и ремонта цистерны ее снабжали горловиной большого диаметра, а для облегчения выгрузки устанавливали на шасси с некоторым уклоном назад. В нижней части

заднего днища цистерны имелся заборный патрубок с ножевым затвором, служивший для присоединения приемного шланга забора и слива отбросов, очистки от густых осадков и промывки цистерны. Для забора жидких отбросов из выгребных ям использовали прорезиненный гофрированный шланг. Сбоку машины устанавливался ящик и

Очень редкий снимок ассенизационного автомобиля на шасси ЯГ-6, фото 1938 г.



Ассенизационный автомобиль, переделанный из поливочно-моечной машины Ленинградским трестом городской очистки. Фото 1939 г.

Ассенизационный автомобиль АСМ-2 выпуска 1956–1959 гг. на шасси ГАЗ-51 на Кутузовском проспекте в Москве

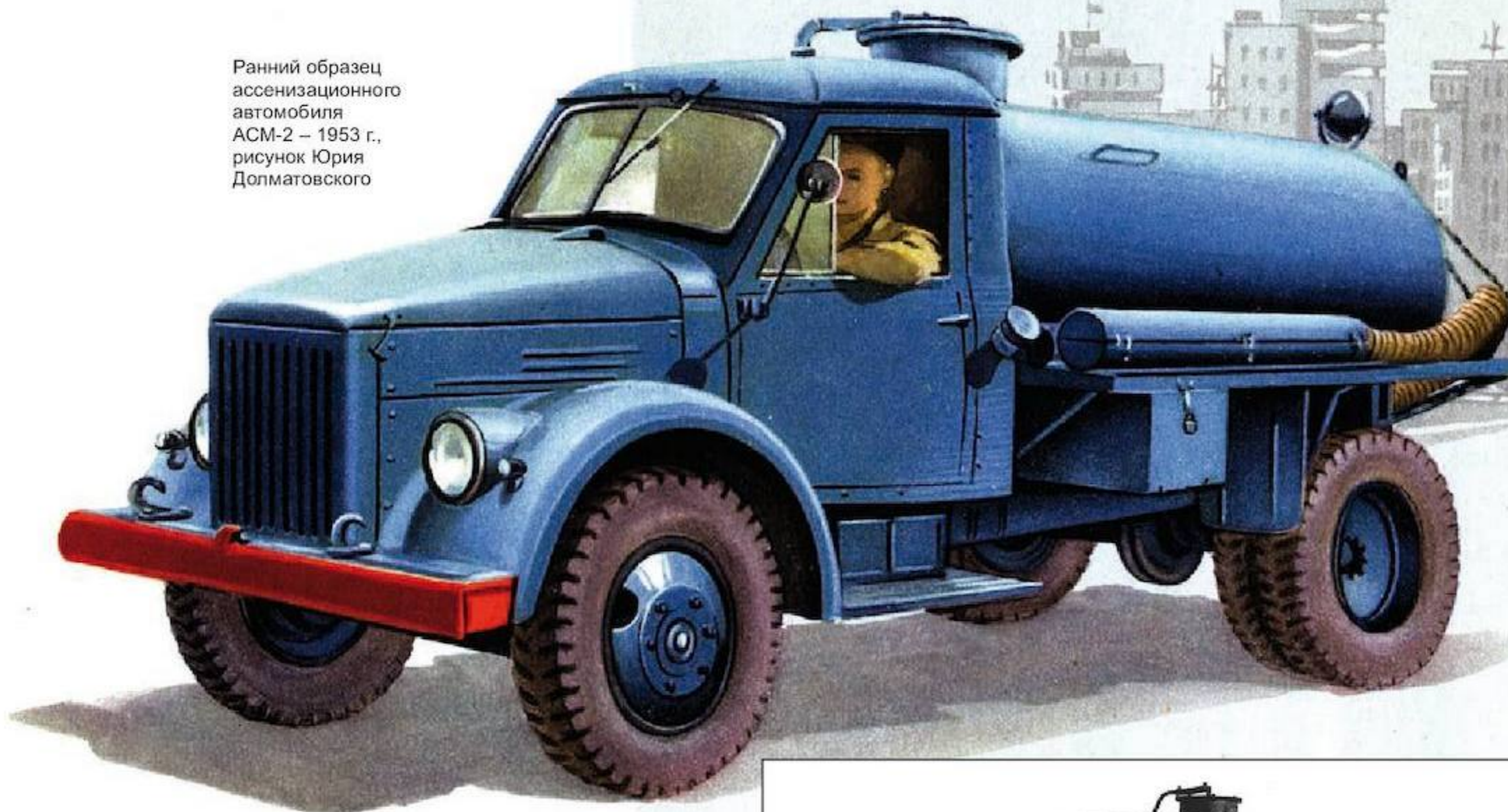


Самый распространенный советский ассенизатор АСМ-3 на шасси ГАЗ-51А, выпускавшийся с 1960 по 1970 гг.

кронштейны для укладки и крепления этого шланга в транспортном положении. Сзади цистерны имелось смотровое стекло для контроля за наполнением.

Промежуточный бачок, служивший отстойником для твердых и жидких частиц, отсасываемых вместе с воздухом из цистерны, представлял собой цилиндрический пустотелый сосуд с входными патрубками и спускным краном. Отсасываемый из цистерны воздух, попадая в промежуточный бачок, резко терял скорость и менял направление движения, что спо-

Ранний образец ассенизационного автомобиля АСМ-2 – 1953 г., рисунок Юрия Долматовского



АСМ-3 очищает колхозный туалет



Ассенизационная машина АСМ-3А с увеличенной заливной горловиной обслуживала Н-скую воинскую часть

собствовало выпадению в осадок находящихся в нем твердых частиц. Четырехходовый кран, соединяющий цистерну со всасывающим или напорным патрубком вакуумного насоса, имел три положения: «нейтраль» – цистерна отключена от насоса, «наполнение» – цистерна соединена со всасывающим патрубком, и «опорожнение» – цистерна соединена с напорным патрубком насоса.

Маслоуловитель устанавливали между четырехходовым краном и напорным патрубком вакуумного насоса. Шибберный вакуумный



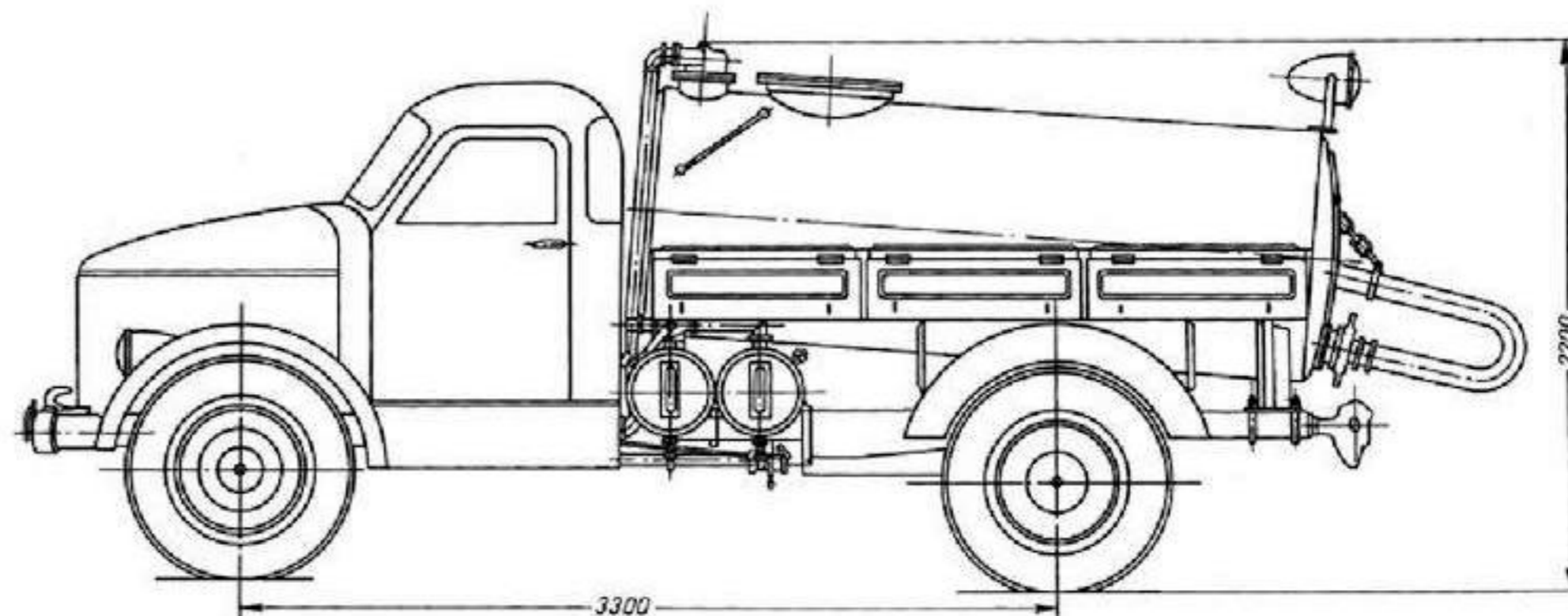
Смотровые окошки и регулируемая фара на цистерне АСМ-3

насос создавал разрежение в цистерне. Коробка отбора мощности обеспечивала насосу привод и соединялась с ним карданным валом.

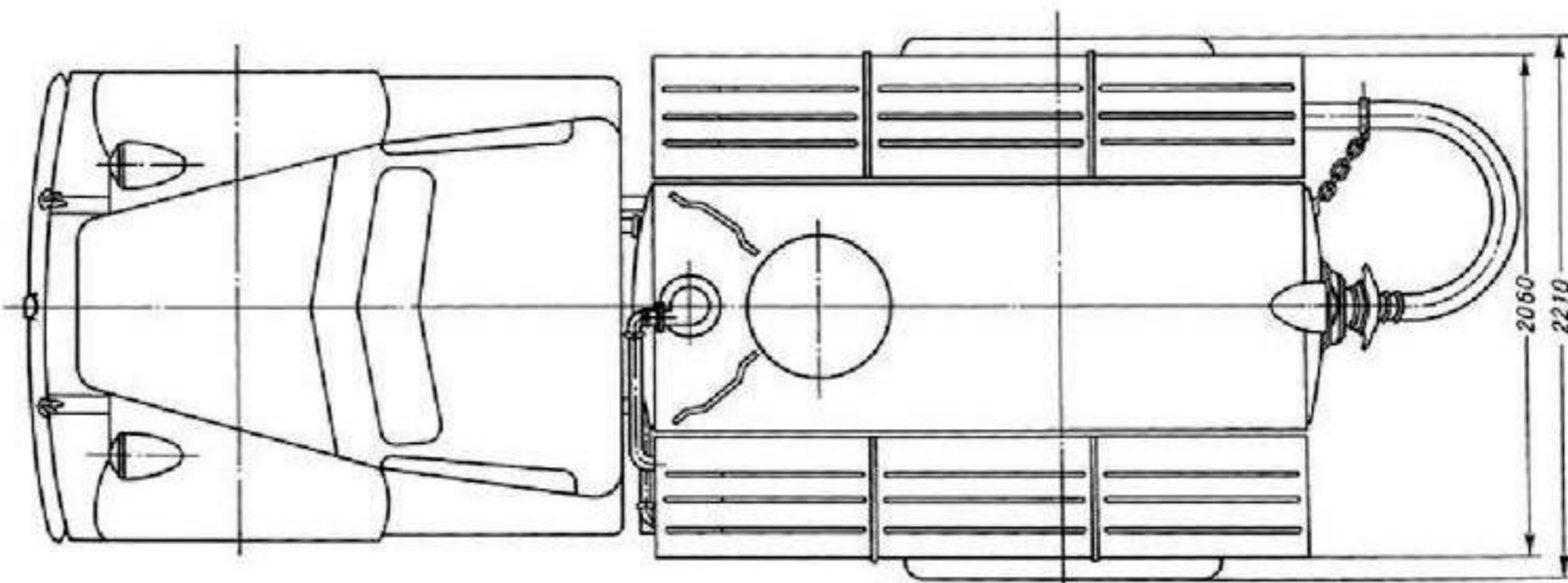
Работа ассенизационного автомобиля ЦН-15 выглядела так: машина подъезжала к выгребной яме, водитель снимал шланг для забора фекалий, присоединял его к цистерне и опускал приемный конец в яму. Затем открывал ножевой затвор, а четырехходовый кран ставил в положение «заполнение», вследствие чего цистерна соединялась со всасывающим патрубком вакуумного насоса. Затем водитель включал коробку отбора мощности. Насос отсасывал из цистерны воздух, и она наполнялась. Наполнение контролировали через стекло, и когда цистерна была полна, ножевой затвор закрывали, коробку отбора мощности отключали, а четырехходовый кран ставили в «нейтральное» положение. Водитель укладывал приемный шланг на кронштейн или в короб, и машина везла отбросы к сливной станции или загородные «поля орошения», точнее – ассенизации. «Поля орошения» (ассенизации) – тема для целого научного реферата. На памяти автора такие поля находились за поселком Косино. Там, где теперь расположен жилой район Жулебино.

Кроме насосных в 30-40-е годы производились и безнасосные ассенизационные машины на шасси ГАЗ-ММ и ЗИС-5. Они не имели вакуум-насоса, коробки отбора мощности, промежуточной бачка и маслоуловителя. Четырехходовый кран был заменен трех- или двухходовым краном. На выхлопной магистрали двигателя ассенизационного автомобиля АСМ-1 на шасси ЗИС-5 дополнительно устанавливалась газоотборная коробка с заслонкой и искрогасителем. Цистерна АСМ-1 наполнялась за счет разрежения во всасывающем коллекторе двигателя при его работе, а опорожнение – за счет давления в выхлопной системе.

Очень небольшое количество ассенизационных машин было построено и на шасси ЯАЗ. Практически все они были безнасосными, одна-



Схематический чертеж ассенизационной машины АСМ-3



Ассенизационный автомобиль АСМ-51, выпускавшийся с 1970 по 1975 гг.

ко успешно работали в Ленинграде, Киеве и других крупных городах.

ПОСЛЕВОЕННОЕ РАЗВИТИЕ АССЕНИЗАЦИОННЫХ МАШИН

После Великой Отечественной войны ассенизационные автомобили строили на основе новых 2,5-тонных шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-51А. Такой автомобиль мог обслужить поселок городского типа и вывезти фекалии

к сливной станции, расположенной на окраине. Более тяжелые модели на шасси ЗИС-150 получили очень небольшое распространение.

Ассенизационная машина АСМ-2 на шасси ГАЗ-51 была безнасосной. Слив нечистот происходил или самотеком, или под давлением. Повышенное давление в цистерне создавалось отработавшими газами при переключении газоотборной



Ассенизационная машина АСМ-3 на шасси ГАЗ-63, она же автомобиль для перевозки глинистого раствора

коробки, установленной на выхлопной трубе двигателя. Для обмычки рабочих органов на машине имелся промывочный бак, вода из которого подавалась по шлангу также под давлением выхлопных газов. АСМ-2 изготавливали заводы Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР во многих союзных республиках по единым чертежам с 1950 по 1958 гг. Они зарекомендовали себя простыми, надежными и долговечными. По инструкции машину должны были обслуживать два человека – водитель и рабочий. В реальности же водитель исполнял и обязанности помощника, за что, естественно, получал добавку к окладу.

Следующим этапом совершенствования ассенизаторов стало появление в начале 60-х машины АСМ-3 на шасси ГАЗ-51А. При её проектировании учли опыт эксплуатации прежних машин, а потому удалось избавиться от недостатков прежних моделей. АСМ-3 вознаградила труды конструкторов надёжностью и безотказностью. Извлечение нечистот машиной АСМ-3 также происходило за счет создания разрежения в цистерне работающим двигателем. Слив осуществлялся либо самотеком, либо давлением, создаваемым двигателем. Расположение цистерны с некоторым наклоном назад способствовало



Безнасосный ассенизационный автомобиль АСМ-1 на шасси Урал-ЗИС-355, в конце 60-х обслуживавший подмосковную Купавинскую тонкосуконную фабрику

опорожнению. Искрогаситель, редукционный и обратный клапаны гарантировали безопасность при работе машины, а предохранительный клапан исключал переполнение цистерны.

Автомобиль имел хороший доступ ко всем агрегатам и специальным приспособлениям для обмыва заборного рукава и других узлов, что позволяло держать машину в образцовой чистоте. На задней стенке цистерны имелись специальные смотровые окна для контроля заполнения. Шарнирно установленная фара создавала необходимые удобства при работе в темноте. Бортовые ящики для инструмента и заборного рукава придавали машине законченный вид. Для сельских районов АСМ-3 монтировали на шасси ГАЗ-63.

На базе АСМ-3 Новочеркасским заводом «Нефтемаш» строились автоцистерны АЦ-3-63 для транспортировки глинистого раствора, обра-

зующегося при бурении нефтяных скважин. Какая разница? Разжиженные фекалии или разжиженная глина – физические свойства одинаковы.

Ассенизационные машины АСМ-3 выпускались с 1958 по 1970 гг. и были самыми распространенными в СССР. Кроме того, их поставляли на экспорт. Из-за своей простоты и надежности они пользовались хорошим спросом в странах соцлагеря и в Латинской Америке.

Сначала советские ассенизаторы за рубеж продавало всесоюзное объединение «Технопромимпорт», а затем эту почетную функцию возложили на образованное в 1956 г. всесоюзное объединение «Автоэкспорт». Шло время, и когда-то совершенная АСМ-3 уступила место ассенизационному автомобилю АСМ-51, воплотившему в себя все положительные качества предшественников. Она строилась с 1971 по 1975 гг., после чего была заменена машинами АНМ-53 и АСМ-53 на шасси ГАЗ-53А.

Бараки сносили, на их месте вырастали «хрущевки» со знаменитыми «гованнами», канализация уходила в подземные коммуникации, на месте бывших полей орошения появлялись города-спутники. Постепенно ассенизационные автомобили уходили из памяти горожан. Вместо говновозок промышленность начала выпускать илососы и каналопромывочные автомобили, но АСМ не сдавались, и их второе рождение началось с появлением «биотуалетов».



Ассенизационный автомобиль АСМ-164 на шасси ЗИЛ-164, построенный в транспортном цехе ЗИЛа в 1962 году